

REFORMAS Y MEJORAS EN EL SERVICIO DE POSTAS ENTRE  
MADRID Y CÁDIZ: EL CASO DE LAS NUEVAS POBLACIONES  
DE SIERRA MORENA Y ANDALUCÍA

*Reforms and improvements in the post service between  
Madrid and Cádiz: the case of the Nuevas Poblaciones de  
Sierra Morena y Andalucía*

Adolfo HAMER-FLORES

Universidad Loyola Andalucía  
Correo-e: [ahamer@uloyola.es](mailto:ahamer@uloyola.es)

Francisco José PÉREZ FERNÁNDEZ

Universidad de Jaén  
Correo-e: [fjperezfdez@telefonica.net](mailto:fjperezfdez@telefonica.net)

**RESUMEN:** Este trabajo analiza las modificaciones que experimentó el servicio de postas que conectaba Madrid con Cádiz a finales del siglo XVIII en las zonas donde se establecieron las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía a partir de 1767. Su puesta en marcha hizo posible varias modificaciones en su trazado así como una mejora en el servicio al aumentarse las paradas y mejorarse su dotación. Del mismo modo, a través del contenido de algunos contratos de arriendo de paradas de postas y de documentación de gestión de la Intendencia de las Nuevas Poblaciones, realizaremos también una aproximación a cómo fueron aquellas.

*Palabras clave:* Nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía; paradas de postas; Joaquín de Itúrbide; siglo XVIII.

**ABSTRACT:** This article analyzes the changes that the post service that connected Madrid and Cádiz in the late 18<sup>th</sup> century experienced in

the are as where the Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía were established from 1767 onwards. Its implementation made possible modifications in its lay out as well as an improvement in the service by increasing stops and improving their staffing. In the sameway, through the content of some contracts of lease of post stops and management documentation of the Intendancy of the Nuevas Poblaciones, we will also make an approximation to how those post stops were.

*Keywords:* Nuevas poblaciones de Sierra Morena y Andalucía; post stops; Joaquín de Itúrbide; 18<sup>th</sup> century.

## 1. INTRODUCCIÓN

La historiografía del transporte y de las comunicaciones en España durante la Edad Moderna muestra aún en nuestros días considerables lagunas. Se ha investigado poco acerca de las rutas y el transporte (trazados, estado, extensión de caminos y carreteras; medios de transporte, postas, posadas; tráfico de personas y mercancías; etc.) y casi nada acerca de su relación con hechos sociales y económicos<sup>1</sup>. Una circunstancia que se acentúa mucho más si lo que pretendemos es adentrarnos en un aspecto tan concreto como fue el servicio de postas español en el siglo XVIII. En los pocos trabajos, aunque no por ello menos valiosos, que intentan una suerte de visión integral del tema se evidencia la limitación de fuentes y de trabajos previos con los que se enfrentaron sus autores. Tanto es así que, por ejemplo, Santos Madrazo confiesa que las lagunas para etapas anteriores al siglo XIX son tales que incluso no puede concretarse más allá de indicar qué paradas de postas eran montadas y cuáles no por desconocerse su dotación<sup>2</sup>. Una afirmación que sigue teniendo plena vigencia.

De ahí que consideremos que el presente estudio contribuirá, a través del análisis de lo ocurrido con las ubicadas en la Intendencia de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía, a mejorar la comprensión general de esta temática. Nuestro objetivo será doble: de un lado, analizar la influencia que tuvo la creación de una nueva provincia en el itinerario de postas que unía la capital del país con la ciudad de Cádiz; y, de otro, acercarnos a la gestión y características que tuvieron los puntos de parada incluidos en esos tramos. Estaremos en disposición, así, de confirmar los discursos historiográficos más recientes acerca de que el impulso de los transportes en el siglo XIX vino precedido de importantes avances desde décadas atrás.

1. FRAX, E. y MADRAZO, S.: «El transporte por carretera, siglos XVIII-XX», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 1, 2001, p. 31.

2. MADRAZO, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid, 1984, p. 514.

Un estudio como el que aquí presentamos no puede ser, ni lo pretende, un trabajo que arroje luz de manera definitiva sobre el ámbito analizado. La complejidad y dificultades para localizar la documentación de archivo sobre el tema estudiado han condicionado en gran medida las posibilidades del análisis, a lo que contribuye la escasa bibliografía disponible. De ahí que nuestra base fundamental haya estribado en las fuentes impresas contemporáneas y en la documentación inédita de archivo sobre el tema que aquí nos ocupa, un hecho que, a nuestro parecer, no resta valor a nuestras conclusiones. El lector podrá conocer mejor y con más detalle la plasmación práctica de iniciativas que hasta ahora sólo nos constaban de forma general.

## 2. EL SERVICIO DE POSTAS ENTRE MADRID Y CÁDIZ EN LOS INICIOS DEL REINADO DE CARLOS III

Establecido como un sistema para permitir la correspondencia, tanto oficial como particular, el sistema de postas y correos no se reguló en Europa hasta el siglo XVI. Los dos ámbitos principales del correo en esta época eran su transporte (parada de postas) y su envío y distribución (oficio, caja o estafeta). Con el término *posta* se hacía referencia habitualmente tanto a los establecimientos fijos de correos u oficinas como a la carrera realizada por los correos y al lugar designado para el cambio de caballos, a cargo del maestro de postas. Nosotros nos centraremos aquí en estos dos últimos: el itinerario y la duración del servicio, así como los lugares donde se proveía a este último de todo lo necesario.

La parada de postas era, como acabamos de indicar, el punto donde los correos se cambiaban de caballerías. Estaban regentadas por un maestro de postas y a sus órdenes inmediatas tenía a los postillones, por lo general jóvenes de buena conducta y disposición para las labores que debían desarrollar. Los maestros habían de tener siempre dispuestos un número de caballerías determinado por el contrato que se hubiera suscrito para los correos oficiales o los particulares que llevasen la correspondiente licencia. En lo que respecta a los postillones, su labor consistía en acompañar hasta la siguiente *posta* al jinete o al coche de viajeros para devolver los caballos a la *posta* a la que pertenecían. Tradicionalmente las remuneraciones que recibían los maestros de postas y los postillones no eran muy altas, pero las exenciones a las que tenían derecho como empleados del Correo hacían atractivo el oficio. Por ejemplo, los primeros estaban exentos de alojamiento de «gente de guerra» y tanto ellos como los postillones no podían ser reclutados para la milicia<sup>3</sup>.

3. MARTÍNEZ LORENTE, G.: «El sistema postal en la España del siglo XVIII, 1700-1833». En BAHAMONDE MAGRO, A.; MARTÍNEZ LORENTE, G.; y OTERO CARVAJAL, L.E. (eds.): *Las comunicaciones en la construcción del Estado Contemporáneo en España: 1700-1936. El correo, el telégrafo y el teléfono*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993, pp. 28, 34-35.

En una época en la que el acceso a información sobre la mayor parte de la sociedad venía determinado por la presencialidad o por el testimonio escrito, las distancias sociales estaban muy determinadas por las prestaciones, velocidad, seguridad, frecuencia, regularidad o coste del servicio postal. En este sentido, enviar una carta en nuestro país hasta mediados del siglo XIX podía considerarse casi como un lujo. A mediados del siglo XVIII echar una carta al correo ordinario desde Madrid a cualquier punto de la península costaba de 12 a 20 maravedíes, y los paquetes de 24 a 50 maravedíes cada onza o 28,7 gramos. Cantidad a la que habría que sumar el coste del papel pero que podía ser asumida por el interesado cuando le era necesario enviar o recibir información y/o productos, especialmente cuando otras alternativas de comunicación eran más costosas. Pero usar la posta, montada o no, era prohibitivo para la mayor parte de la población pues solo la licencia ascendía a unos cuarenta reales por persona<sup>4</sup>. Nos encontramos, pues, ante una actividad que eminentemente prestaba asistencia al gobierno y a la administración estatal garantizando un rápido acceso a la información. Realidad que no impide que probablemente se beneficiaran de éste comerciantes y mercaderes que, aunque también utilizaran otros mecanismos y circuitos diferentes al correo oficial, verían en esa rapidez un elemento muy útil para sus actividades.

Consciente de la importancia que tenía para la administración y para los particulares un rápido acceso a la información, Pedro Rodríguez de Campomanes, fiscal del Consejo de Castilla, promovió en los primeros momentos del reinado de Carlos III la realización de una cartografía de los itinerarios de postas y su mejora a través de unas ordenanzas<sup>5</sup>. Gracias a ello sabemos que la ruta entre Madrid y Cádiz, al igual que en los siglos anteriores, era entonces de carácter montado y no discurría por el reino de Jaén, pues descendía directamente hacia Córdoba pasando por Illescas, Toledo, Ciudad Real, Almodóvar, Conquista y Adamuz. Desde Córdoba se atendía al reino de Jaén pero no con postas montadas sino que las justicias de los pueblos debían aprontar los caballos para ello<sup>6</sup>. Un itinerario que implicaba grandes distancias entre paradas y que, probablemente, se pensó ya en su modificación cuando se impulsó en 1761 el arreglo del camino real que unía Madrid con Cádiz.

4. MADRAZO, S.: *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid, 1984, pp. 520-521.

5. *Anales de las Ordenanzas de Correos de España. Tomo I (1761-1792)*. Madrid, Imprenta Central a cargo de Víctor Saiz, 1879, pp. 187-190. Instrucción de lo que se debe observar para la seguridad de la conducción, y apertura de valijas, y entrada de la correspondencia en ellas, en consecuencia de la real orden de veinte y nueve de julio de mil setecientos sesenta y uno.

6. RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, P.: *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno, que contiene también: I. Las leyes y privilegios con que se gobiernan en España las Postas desde su establecimiento, II. Y una noticia de las especies corrientes de moneda extranjera, reducidas a la de España, con los precios a los que se pagan las postas en los varios paises*. Madrid, Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761, pp. 15 y 37.

### 3. LA PUESTA EN MARCHA DE LAS NUEVAS POBLACIONES DE SIERRA MORENA Y ANDALUCÍA: SU INFLUENCIA EN EL SERVICIO DE POSTAS

Las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía surgieron a partir de 1767 para dar cabida a los seis mil colonos alemanes y flamencos contratados por el gobierno español con el bávaro Johann Kaspar von Thürriegel. Nacieron como una nueva intendencia o provincia para cuya conformación se segregaron diversos territorios a los reinos de Jaén, Córdoba, Sevilla y La Mancha; dividiéndose en dos partidos territoriales, uno con capital en La Carolina y que agrupaba a las nuevas colonias creadas en la sierra morena jiennense desde 1767 y otro con capital en La Carlota y que se conformaba con las establecidas en las proximidades del camino real entre Córdoba y Carmona a partir de 1768<sup>7</sup>.

Sin duda, la puesta en marcha, en virtud de la real orden de 10 de junio de 1761, de la construcción de la carretera general de Andalucía, dando inicio a la red radial de carreteras nacionales costeadas por el erario<sup>8</sup>, fue uno de los principales factores determinantes de la decisión de crear estas nuevas colonias agrarias en los espacios más despoblados de esta ruta. Este eje de comunicación fue el que mayor atención recibió en la península por parte del gobierno de Carlos III, siendo el primero en el que se logró conectar la corte con la costa a través de una carretera pavimentada y en buen estado. Los únicos precedentes similares existentes hasta entonces habían sido los 16 kilómetros de carretera pavimentada entre Guadarrama y las inmediaciones de El Espinar, que unían la corte con la submeseta norte, y el tramo de 71 kilómetros que enlazaban Reinosa del Puerto con Santander, permitiendo que las carretas pudieran acceder directamente desde la meseta al puerto, construidos justo a mediados de la centuria dieciochesca durante el reinado de su medio hermano Fernando VI<sup>9</sup>.

7. La bibliografía que se ocupa del origen y puesta en marcha de estas nuevas colonias agrarias es relativamente extensa, de ahí que ofrezcamos al lector los títulos más destacados: ALCÁZAR MOLINA, C.: *Las colonias alemanas de Sierra Morena*. Murcia, Universidad de Murcia, 1930; GARCÍA CANO, M<sup>a</sup>.I.: *El gran proyecto ilustrado de Carlos III y Olavide. Las Nuevas Poblaciones de Andalucía (1768-1835)*. Córdoba, Diputación de Córdoba, 2013; HAMER FLORES, A.: *La Intendencia de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía (1784-1835). Gobierno y administración de un territorio foral a fines de la Edad Moderna*. Córdoba, Universidad de Córdoba, 2009; SÁNCHEZ-BATALLA MARTÍNEZ, C.: *La Carolina en el entorno de sus colonias gemelas y antiguas poblaciones de Sierra Morena*. Jaén, Caja Rural de Jaén, 1998-2003, 4 vols.

8. JURADO SÁNCHEZ, J.: *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, 1988, p. 55.

9. DIAGO HERNANDO, M. y LADERO QUESADA, Miguel Ángel, «Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII», *En la España Medieval*, 32, 2009, p. 380.

### Mapa 1

Detalle del mapa de carreteras de postas en el sur de España antes de la creación de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía.



Fuente: RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, P., *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno*. Madrid, 1761.

Con estas nuevas colonias se aspiraba a crear una sociedad modelo y a aumentar la población útil y la riqueza del país, a la vez que se contribuía a consolidar ese itinerario prestándole infraestructuras y seguridad. Así pues, pensamos que una vez que se consideró que estaban lo suficientemente asentadas, se procedió a partir de 1771 a modificar el itinerario de postas para que se superpusiera con el recorrido del camino real que unía Madrid con Cádiz. El camino real había contribuido al nacimiento de las Nuevas Poblaciones y éstas fueron determinantes para la puesta en marcha de algunas mejoras en éste como fue el servicio de postas.

Del mismo modo, la adscripción en 1778 de la Superintendencia de Caminos y Posadas a la secretaría de Estado, por ser una cuestión que afectaba a la policía general del reino, supuso un impulso notable en lo que a mejoras en las vías de comunicación se refiere; un hecho que benefició también a la empresa que estudiamos, permitiendo aumentar las paradas, mejorar las prestaciones y reducir los tiempos en los traslados. Hasta entonces el reparto entre la secretaría de Estado, que se ocupaba

de la Superintendencia de Correos y Postas, y la de Hacienda, que gestionaba Caminos y Posadas, evitaba el desarrollo de un programa global de mejora de las infraestructuras y equipamientos viarios<sup>10</sup>. La gestión conjunta facilitó el impulso en la construcción de carreteras hasta el punto de que en la época en la que el conde de Floridablanca ocupó la secretaría de Estado (1777-1792) se levantaron un total de 1.000 kilómetros, una cifra que ya ascendía a unos 1.200 kilómetros en 1808. Es decir, fue posible un ritmo de unos 150 kilómetros al año frente a los apenas 50 kilómetros de media en décadas anteriores<sup>11</sup>.

### 3.1. *Las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena*

Con anterioridad a 1767, en lo que después serían las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena solo encontramos en el camino real junto al que se establecieron gran parte de ellas una serie de ventas y el convento de La Peñuela. Sierra Morena se cruzaba por el Puerto del Rey desde la Venta de Miranda, tratando de evitar el Puerto del Muradal. La peligrosidad era tal que esta parte del recorrido debía hacerse a pie. Con las colonias ya establecidas y por lo impracticable del Puerto del Rey, el superintendente Pablo de Olavide abre un nuevo camino por Aldeaquemada que será el utilizado habitualmente desde 1769. De Valdepeñas se iba a Aldeaquemada, distantes seis leguas, y a mitad de camino se llegaba a una ermita llamada de Las Virtudes, donde había una venta, desde Aldeaquemada se continuaba camino hasta Santa Elena. Una solución provisional que resolvería solo en parte el problema, de ahí que se estudiasen desde muy pronto mejoras y otras alternativas. Además de tener un recorrido más largo, quedaba impracticable con las lluvias, por lo que tampoco se veía como la solución definitiva por más que algunos testimonios de viajeros, como el del viaje del padre Enrique Flórez<sup>12</sup> en 1770, lo elogien.

10. URIOL SALCEDO, J.I.: «Apuntes para una historia del transporte en España. Los viajes por la posta en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX», *Revista de Obras Públicas*, 3151, 1977, p. 847.

11. MARTÍNEZ LORENTE, G.: «El sistema postal en la España del siglo XVIII, 1700-1833». En BAHAMONDE MAGRO, A.; MARTÍNEZ LORENTE, G.; y OTERO CARVAJAL, L.E. (eds.): *Las comunicaciones en la construcción del Estado Contemporáneo en España: 1700-1936. El correo, el telégrafo y el teléfono*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993, pp. 39-40.

12. Afirmaba, literalmente, sobre el nuevo camino abierto por Olavide que «es más largo el nuevo que el viejo, se anda aquel mucho más breve que éste y con toda comodidad, con ahorro de porteos y alquiler de caballerías: que todo estaba al arbitrio y voluntad de los venteros, pudiendo hacer la jornada sin tener que apearse ni molestarse en nada» (ROLL GRANDE, M.: «Ventas y caminos en el entorno de Despeñaperros: vertiente Norte de Sierra Morena». En LÓPEZ CORDERO, J.A. (coord.): *I Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería*. Jaén, Archivo Histórico Diocesano de Jaén, 2013, 13 pp).

A mediados de 1771, Olavide analizó con Joaquín de Itúrbide, director de Correos con destino a las obras de caminos, el modo de mejorar este camino, especialmente porque el levantamiento de puentes en el nuevo itinerario se mostraba muy costoso. En este sentido, el 25 de junio de 1771 el superintendente le indicaba que no sabía si la piedra existente en el camino de Santa Elena a Aldeaquemada tendría calidad para los tres puentes precisos, por lo que ambos coincidían en la necesidad de hacer un camino alto desde la mitad del que llegaba desde Las Virtudes hasta Aldeaquemada<sup>13</sup>. En 1772, Itúrbide elaboró un mapa en el que se incluyó esa propuesta de nuevo trazado más llano<sup>14</sup>, aunque la idea aún tardaría un lustro en tener opciones de hacerse realidad.

Mientras tanto, la puesta en marcha de las nuevas colonias y esta modificación en el itinerario para cruzar Sierra Morena facilitó que a partir de 1771 se modificara la carrera de postas haciéndola pasar por ellas<sup>15</sup>. La iniciativa partió del superintendente de Caminos duque de Grimaldi<sup>16</sup>. Apoyándose en la existencia de edificios de la Real Hacienda, se fijarían cinco paradas en el ámbito de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, que enlazaban con otras fijadas también en ese camino real<sup>17</sup>. En noviembre del año anterior, Joaquín de Itúrbide procedió al primer arriendo de varias de ellas, todas montadas, con una duración de cuatro años, las cuales permitían comunicar Valdepeñas con Andújar; con la particularidad de que algunos arriendos fueron conjuntos como el de Aldeaquemada y Venta de las Virtudes y el de Guarromán y Rumblar. Una estrategia, sin duda, orientada a garantizar que el arrendador pudiera realizar mejor sus funciones.

Aprovechando el conocido y ya mencionado camino de Olavide, que ya en 1769 estaba operativo para los viajeros, se fijaron paradas en la Venta de Las Virtudes y Aldeaquemada, enlazando con la de Santa Elena. A partir de ahí, encontramos otras en La Carolina, Guarromán y El Rumblar, pasando desde esta última hasta la

13. Archivo Histórico Nacional [en adelante AHN], *Inquisición*, leg. 3603, s.f.

14. SÁNCHEZ-BATALLA MARTÍNEZ, C.: *La Carolina en el entorno de sus colonias gemelas y antiguas poblaciones de Sierra Morena. Prehistoria a 1835*. Jaén, Caja Rural de Jaén, 2001, vol. III, p. 348.

15. SENA MEDINA, G. y RUIZ GONZÁLEZ, J.E.: «Carlos Lemaur y el camino de Despeñaperros». En AVILÉS FERNÁNDEZ, M. y SENA MEDINA, G. (eds.): *Carlos III y las Nuevas Poblaciones*. Córdoba, Universidad de Córdoba, 1988, I, p. 28. Se indica de manera imprecisa que en 1772 se había modificado la carrera de postas que hasta la fecha transcurría por el camino viejo «a la musulmana», que desde Córdoba ascendía hasta Madrid, pasando al camino de ruedas de Andalucía que surcaba el Puerto del Rey.

16. JURADO SÁNCHEZ, J.: «La carretera de Madrid a Cádiz y la repoblación itineraria del siglo XVIII». En AVILÉS FERNÁNDEZ, M. y SENA MEDINA, G. (eds.): *Nuevas Poblaciones en la España Moderna*. Córdoba, UNED, 1991, p. 93.

17. Este es el caso de la parada de postas de la Venta de las Virtudes, situada fuera de la jurisdicción de las Nuevas Poblaciones, pero que se arrendó juntamente con la de Aldeaquemada.

de Andújar. En todas ellas existía la obligación de correr dos veces a la semana las valijas ordinarias de las postas establecidas en la carrera de Andalucía; igualmente, su dotación de caballerías, con sus correspondientes aperos, debía estar siempre preparada a la llegada de correos ordinarios y extraordinarios o personas que pasaran corriendo o quisieran tomar postas. Además, para garantizar la seguridad en el transporte de las valijas se establecía la obligatoriedad de que existiesen en cada punto dos postillones que fueran personas de fiar y de que junto a las valijas no se transportase ningún otro elemento.

En lo que respecta al coste anual del arriendo, la cantidad estipulada en los contratos analizados fue de 5.000 reales, la cual permitía el sostenimiento de caballerías y postillones, así como un beneficio al arrendador; la excepción la encontramos en las de la Venta de las Virtudes y Aldeaquemada que, muy probablemente por las especiales dificultades orográficas del itinerario, fueron arrendadas en 5.500 reales anuales<sup>18</sup>.

Tabla 1  
 Dotación de las paradas de postas establecidas para transitar a través de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena en 1771

Paradas de postas	Arriendo anual	Caballerías	Postillones
Venta de las Virtudes	5.500rs	5 caballos, mulos o mulas	2
Aldeaquemada	5.500rs	5 caballos, mulos o mulas	2
Santa Elena	5.000rs	6 caballos, mulos o mulas	2
La Carolina	5.000rs	6 bestias	2
Guarromán	5.000rs	6 caballos, mulos o mulas	2
Rumblar	5.000rs	6 caballos, mulos o mulas	2

Fuente: Arrendamientos de las paradas de postas. Elaboración propia.

Pero este itinerario no mantuvo esta estructura durante mucho tiempo. La búsqueda de un paso adecuado para atravesar Sierra Morena que evitase los inconvenientes del camino de Olavide llevó a modificaciones en el itinerario que también implicaron cambios en los puntos de descanso y cambio de caballerías. Tanto es así

18. Arrendamiento de Venta de las Virtudes y Aldeaquemada (Archivo Histórico Provincial de Jaén [en adelante AHPJ], *Protocolos de La Carolina*, Escribano Manuel de Aguilar, leg. 6190, año 1770, ff. 46r-50r), de Santa Elena (AHPJ), *Protocolos de La Carolina*, Escribano Manuel de Aguilar, leg. 6190, año 1770, ff. 41r-45r), de La Carolina (AHPJ), *Protocolos de La Carolina*, Escribano Manuel de Aguilar, leg. 6190, año 1770, ff. 51r-54r) y de Guarromán y Rumblar (AHPJ), *Protocolos de La Carolina*, Escribano Manuel de Aguilar, leg. 6190, año 1770, ff. 37r-40v).

que ya en 1775, una vez finalizados el 31 de diciembre de 1774 los contratos de arrendamiento firmados en 1770<sup>19</sup>, encontramos un nuevo itinerario en el que se reduce la ubicación y número de postas<sup>20</sup>. En este sentido, su número entre Valdepeñas y Andújar pasa de seis a cuatro, permaneciendo en la misma ubicación únicamente la de La Carolina<sup>21</sup>. No sabemos si estos cambios buscaban una reducción en el coste, pero lo cierto es que esta disminución no tendría buenos resultados, como lo prueba que menos de una década más tarde hallemos de nuevo un incremento en su número.

Como indicábamos, los inicios del proyecto de Despeñaperros, que aspiraba a cruzar Sierra Morena por el lugar que ya Itúrbide señaló en 1772, datan de los últimos momentos de Pablo de Olavide al frente de las nuevas colonias antes de ser detenido por la Inquisición a finales de 1776. Sabemos, en este sentido, que mantuvo correspondencia y trato con Carlos Lemaury para sacar adelante ese camino; unas gestiones que, a diferencia de otros asuntos, no se interrumpieron con el encarcelamiento del superintendente. La utilidad y conveniencia de su ejecución llevó al gobierno a aprobar este proyecto en octubre de 1778, el cual llevaría aparejado también el establecimiento de un portazgo y la creación de dos nuevas poblaciones entre el río Jabalón y La Carolina, como analizaremos más adelante. Las obras comenzaron en enero de 1779 en El Viso, acabando el tramo de Despeñaperros al año siguiente y el recorrido hasta La Carolina en 1783. Concluida esta primera fase, Itúrbide se establece en La Carolina en ese mismo año para seguir las obras del siguiente tramo que debía llegar hasta Andújar y que se finalizó hacia 1786<sup>22</sup>.

Los efectos, tanto positivos como negativos, de la apertura de estos nuevos tramos al tránsito de personas y mercancías en su entorno geográfico fueron casi inmediatos. A modo de ejemplo, entre las negativas podemos señalar que el que las

19. No disponemos de ninguna información que nos permita suponer que los arrendamientos de cuatro años no llegaron a su término. En este sentido, sabemos que el de La Carolina, aunque había fallecido su arrendador, continuaba con normalidad en el verano de 1774 (AHPJ, *Protocolos de La Carolina*, Escribano Lázaro Ribera, leg. 6221, año 1774, f. 60r y v).

20. Esto no significa que el itinerario abierto por Pablo de Olavide se abandonase por completo antes de la apertura del nuevo camino unos años más tarde. Buena prueba de que no fue así es el hecho de que se incluyese ese itinerario en una guía de caminos de 1775 calificándolo como «buen camino nuevo» (ESCRIBANO, J.M.: *Itinerario Español, o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España. Y para ir de unas ciudades a otras; y a algunas cortes de Europa*. Madrid, En la Imprenta de Miguel Escribano, 3ª edición, 1775, p. 24).

21. ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Dirección general de cartas en forma de Diccionario*. Madrid, En la Oficina de Pantaleón Aznar, 1775, mapa.

22. SÁNCHEZ-BATALLA MARTÍNEZ, C.: *La Carolina en el entorno de sus colonias gemelas y antiguas poblaciones de Sierra Morena. Prehistoria a 1835*. Jaén, Caja Rural de Jaén, 2001, vol. III, pp. 345-349.

obras estuvieran acercándose a comienzos de 1780 a Navas de Tolosa<sup>23</sup> hizo que la colonia de Miranda del Rey y su aldea de Magaña perdiesen importancia hasta el punto de que esta feligresía perdió su autonomía y se agregó a la de Santa Elena en 1782. No obstante, las ventajas no se hicieron esperar. En el tema que aquí nos ocupa, la Dirección General de Correos albergó en 1781 la idea de dotarse de instalaciones propias en la zona para no depender de las que poseían los arrendadores. Se trató de un proyecto finalmente fallido pero que nació animado por la apertura del paso de Despeñaperros. Se inició con el traslado del portazgo desde Navas de Tolosa hasta una pequeña aldea situada en las inmediaciones de Santa Elena, a la que aún no se había dado nombre y era conocida como Aldea Nueva, pero que a partir de entonces comenzó a ser conocida como Aldea del Portazgo<sup>24</sup>. Una medida que debió de tomarse con cierta premura pues el subdelegado de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, Miguel de Ondeano, dejó libres las cinco casas que componían dicha aldea, trasladando provisionalmente a los colonos que las habitaban a barracas en sus suertes. En un principio se pensó que dicho traslado sería provisional, de ahí que no se iniciaran gestiones para levantar nuevas casas para esas familias desalojadas<sup>25</sup>.

A no mucha distancia de la aldea donde se había ubicado el portazgo, en Las Correderas, también junto al camino real y en el término de la colonia de Santa Elena, se pensaba construir una nueva parada de postas, una posada y el edificio definitivo para el portazgo. Mientras tanto, unas instalaciones quizá arrendadas en este lugar sirvieron para prestar esas funciones durante bastantes años<sup>26</sup>. El proyecto se materializó hasta el punto de construir la canalización de agua, que después estaba previsto que quedase como una fuente para los viajeros, y de acumular algunos ladrillos; pero por motivos que desconocemos, y que se evita mencionar en la documentación oficial manejada, la obra no se comenzó y todo quedó abandonado durante los años siguientes.

23. Archivo General de Simancas [en adelante AGS], *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*, leg. 499, doc. 412.

24. El portazgo que se había establecido en el nuevo camino sustituía al que cobraba el infante don Luis en la vertiente norte del Puerto del Rey (SÁNCHEZ-BATALLA MARTÍNEZ, C.: *La Carolina en el entorno de sus colonias gemelas y antiguas poblaciones de Sierra Morena. Prehistoria a 1835*. Jaén, Caja Rural de Jaén, 2001, vol. III, p. 349).

25. Archivo General de Simancas [en adelante AGS], *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*, leg. 502, docs. 205, 206, 207 y 208.

26. La mención a que la parada de postas estaba emplazada en Las Correderas en 1784 (AHPJ, *Protocolos de La Carolina*, Escribano Francisco Delgado, leg. 6222, año 1784, ff. 15r-18v), 1785 y 1794 (ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1785*. Madrid, En la Oficina de Hilario Santos, 1785, p. 43; ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1794*. Madrid, Por Manuel González, 1794, p. 58) parece corroborar esta idea.

Tabla 2  
 Paradas de postas a su paso por las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena<sup>27</sup>

1771	1775	1785 y 1794	1804 y 1830
Valdepeñas		Santa Cruz del Viso	Santa Cruz
Venta de las	Valdepeñas	Almuradiel	Visillo (=Almuradiel)
Virtudes	El Viso	Las Correderas	Venta de Cárdenas <sup>28</sup>
Aldequemada	Venta de	La Carolina	Santa Elena
Santa Elena	Miranda	Guarromán	La Carolina
La Carolina	La Carolina	Bailén	Guarromán
Guarromán	Bailén	Casa del Rey	Bailén
Rumblar	Andújar	Andújar	Casa del Rey
Andújar			Andújar

Es más, sin llegar a notificarse el abandono o modificación del anterior proyecto, por real orden de 10 de octubre de 1789, se solicitó a Ondeano la demarcación de terrenos en la población de Santa Elena para fabricar en ellos una casa de postas y las instalaciones para el portazgo, orden cumplida solo unos días después. Ambos proyectos quedaron finalmente sobre la mesa, como lo evidenciaba el paso de los años sin que se volviese a saber nada de ellos; por ello, en junio de 1791 Ondeano consideró necesario aclarar la situación de esos terrenos pues, en caso de haberse descartado la realización de las obras indicadas, eran idóneos para un par de proyectos pendientes y necesarios para las nuevas colonias. Concretamente, en Las Correderas tenía previsto establecer una aldea de unas quince casas para acoger a los colonos a los que se les acababa de repartir tierras en ese territorio, mientras que el espacio señalado en el núcleo urbano de Santa Elena lo pensaba destinar para ampliar las casas de esta población. La respuesta no se hizo esperar demasiado, pues solo un mes más tarde se le comunicaba que podía proceder con las obras; prueba evidente

27. ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Dirección general de cartas en forma de Diccionario*. Madrid, En la Oficina de Pantaleón Aznar, 1775, mapa; ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1785*. Madrid, En la Oficina de Hilario Santos, 1785, p. 43; ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1794*. Madrid, Por Manuel González, 1794, p. 58; ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1804*. Madrid, Imprenta Real, 1804, p. 55; CABANES, F.X. de.: *Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España con un mapa itinerario de la Península*. Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1830, p. 104.

28. Esta parada se traslada en 1830 a la cercana venta de los Melocotonos.

de que esos proyectos ya no estaban en la agenda del gobierno y de que la situación provisional del portazgo se convertía en definitiva<sup>29</sup>.

Aunque desconocemos la fecha exacta del traslado, el abandono oficial de esos proyectos de construir inmuebles para portazgo y parada de postas haría que esta última volviese de nuevo a la población de Santa Elena. En 1804 la encontramos en su núcleo urbano, debiendo, muy probablemente, su arrendador ser el que aportase el inmueble que tuviera este destino; un traslado que, al incrementar excesivamente la distancia hasta Almuradiel, hizo necesario crear otra nueva en la Venta de Cárdenas<sup>30</sup>.

En lo que respecta al resto de paradas en la época posterior a la apertura del paso de Despeñaperros, comprobamos un nuevo incremento en su número. La creación en 1781 de la referida nueva población de la Concepción de Almuradiel permitió establecer en ella una que enlazaba con Las Correderas yendo hacia el sur y con la también nueva de Santa Cruz de Mudela viajando hacia el norte. Desde Las Correderas el camino continuaba hasta la de La Carolina. Entre la capital de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Bailén nuevamente se ubicaría una en la colonia de Guarromán. Pero no solo se aumentó su número y se modificó su ubicación, sino que también se procedió a modificaciones en su dotación y en los elementos a los que estaban obligadas.

El servicio a la ligera fue completado por el gobierno en el camino a Andalucía con otro sobre ruedas, existente hasta entonces solo para ir desde la corte a los reales sitios; y que no se difundiría mucho en las décadas siguientes pues en 1830 solo se había sumado el itinerario de Madrid a Francia por Irún, el de Madrid a Portugal por Badajoz y el de Valladolid a Burgos. Varios testimonios de la época nos hablan de su implantación en 1784. Floridablanca afirmaba en su *Memorial* que se había establecido la posta de ruedas desde la corte hasta Cádiz, con la construcción de nuevos edificios y todo lo necesario. Por su parte, el barón de Bourgoing en su *Viaje por España* sostenía que, mientras en 1778 este camino era aún casi intransitable durante el mal tiempo, en 1785 había sido reparado en gran parte y se empezaba a poder recorrer en coche<sup>31</sup>.

Para Sierra Morena en esta nueva etapa solo conocemos el caso del arrendamiento de la de La Carolina en el periodo comprendido entre 1 de enero de 1784 y 31 de diciembre de 1787. En éste el número de postillones se mantiene en dos, pero las caballerías se aumentan ligeramente hasta alcanzar ocho animales, cuatro mulas

29. AGS, *Secretaría y Superintendencia de Hacienda*, leg. 502, docs. 205, 206, 207 y 208.

30. ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1804*. Madrid, Imprenta Real, 1804, p. 55.

31. URIOL SALCEDO, J.Í.: «Apuntes para una historia del transporte en España. Los viajes por la posta en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX», *Revista de Obras Públicas*, 3151, 1977, pp. 848 y 852.

para las sillas de posta y cuatro caballos para correr la posta; a lo que se agregaría la obligación de disponer además de un carro con su toldo para conducir valijas y una silla de postas. Unas mejoras que, sumadas al hecho de que cada legua y media debía ser recorrida en una hora, se enmarcan en un indudable incremento de uso del servicio de postas y que requirieron elevar el coste del arriendo anual hasta los 8.800 reales<sup>32</sup>. Esta cifra de ocho caballerías es la misma que localizamos en los itinerarios comprendidos entre Andújar y Carmona que se arrendaron ese mismo año 1784, por lo que todo apunta a que, con independencia del estado del camino o de la orografía, en los arriendos se siguieron unos puntos muy similares.

Estas mejoras vinieron además acompañadas de una nueva instrucción y de nuevas tarifas en julio de 1785. La modalidad rodada comenzó a funcionar en septiembre de 1784, incorporándose una silla de cuatro ruedas y dos asientos con los arrees correspondientes en cada posta. Esto nos evidencia que la Dirección General de Correos proveyó de estas sillas a las paradas del itinerario para que se pudiera hacer en ellas todo el recorrido; algo que no excluía el uso de sillas y berlinas particulares. En aquellas postas donde había silla se determinaba que se suministraran dos veces al día para permitir que diera tiempo a su vuelta a la posta. Estas sillas de la posta se pagarían a 7 reales y 17 maravedís por legua, cinco reales por cada caballería que se habían de ocupar y un real y medio por el postillón. Los maestros de postas solo podrían cobrar, de este modo, 24 reales por legua, debiendo conducir dos personas dentro de estos carruajes, un criado a la zaga y cuatro arrobas de equipaje, a una velocidad de cinco cuartos de legua por la hora. Cuando se pusiera la silla por un particular, si era de dos ruedas, a la que se engancharían dos caballerías, se cobrarían 11 reales y medio por legua; y por las sillas de cuatro ruedas, que debían llevar tres caballerías, se cobrarían 16 reales y medio. Finalmente, por las berlinas de cuatro ruedas y dos asientos, que debían llevar cuatro caballerías y dos postillones, se pedirían veintitrés reales por legua<sup>33</sup>. Asistimos, pues, a una considerable mejora en las prestaciones a partir de 1784.

### 3.2. *Las Nuevas Poblaciones de Andalucía*

El servicio de postas ya discurría por el camino real con carácter previo al establecimiento de las nuevas colonias de La Carlota y La Luisiana entre las ciudades de Córdoba y Sevilla. En 1761 se nos informa de que entre Córdoba y Carmona solo existían tres lugares acondicionados para detenerse: Venta del Arrecife, Écija

32. AHPJ, *Protocolos de La Carolina*, Escribano Francisco Delgado, leg. 6222, año 1784, ff. 15r-18v.

33. *Instrucción provisional para los que viajen en sillas o berlinas de ruedas en la carretera general de ida y vuelta de Madrid a Cádiz*. Madrid, Imprenta Real, 1785.

y Fuentes; con distancias entre ellas muy considerables, no inferiores en ningún caso a cuatro leguas<sup>34</sup>. Aun así, por motivos que no acertamos a entender, aunque puede que relacionados con que el funcionamiento y la seguridad en este trazado parecieran adecuados a la Dirección General de Correos, las modificaciones de calado en este itinerario debieron esperar hasta comienzos de la década de los años ochenta. Solo la presencia de la nueva población de La Carlota modificó levemente este itinerario en 1771.

La Venta del Arrecife, también conocida como Venta de La Parrilla<sup>35</sup>, había quedado dentro del término de La Carlota y a no mucha distancia de su núcleo urbano principal, de ahí que la decisión de trasladar la parada de postas al núcleo urbano principal de esta colonia cuando ésta ya dispusiera de suficientes infraestructuras y equipamientos parecía algo lógico; y ese momento llegó en 1771. Aunque durante el primer año los caballos se alojaron en la posada de La Carlota, en 1772 ya se disponía de una casa nueva donde se contaba con todo lo necesario. Un traslado que parecía ir bien hasta que, por sorpresa y sin explicar los motivos, a finales de enero de 1775 los directores generales de Correos informaron a Olavide

34. RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, P.: *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno, que contiene también: I. Las leyes y privilegios con que se gobiernan en España las Postas desde su establecimiento, II. Y una noticia de las especies corrientes de moneda extrangera, reducidas a la de España, con los precios a los que se pagan las postas en los varios payses*. Madrid, Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761, p. 15. La existencia de una única parada para los viajeros entre Córdoba y Écija también es señalada en otros itinerarios como los de 1755 (FERNÁNDEZ DE MESA, T.M.: *Tratado legal y político de caminos públicos y possadas. Dividido en dos partes. La una, en que se habla de los caminos; y la otra, de las possadas y cómo anexo, de los correos y postas, así públicas como privadas, donde se incluye el reglamento general de aquellas expedido en 23 de Abril de 1720*. Valencia, Por Joseph Thomás Lucas, 1755, p. 188) y 1760 (ESCRIBANO, J.M.: *Itinerario Español, o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España. Y para ir de unas ciudades a otras; y a algunas cortes de la Europa*. Madrid, En la Imprenta de Miguel Escribano, 2ª edición, 1760, p. 35).

35. Antes del siglo XIX, era frecuente la presencia de no pocos errores en los mapas. Este es el caso del trayecto que unía las ciudades de Córdoba y Écija, donde era habitual situar varias ventas que no se ajustaban a la realidad; errores que se repetían una y otra vez y que han dado lugar a no pocos equívocos en la historiografía. Las autoridades municipales de La Rambla, ciudad a la que pertenecían gran parte de las tierras que lindaban con el camino real y que se le segregaron para conformar la feligresía de la nueva población de La Carlota, dejaron claro testimonio de estos errores cartográficos al informar al geógrafo Tomás López en 1793 de que solo existía una venta en ese recorrido, propiedad del regidor o veinticuatro de Córdoba Diego de Guiral y Concha (SEGURA GRAÍÑO, Cristina (ed): *Tomás López. Diccionario Geográfico de Andalucía: Córdoba*. Córdoba, Diputación Provincial de Córdoba, 2008, p. 359). Esa venta recibía indistintamente dos nombres, venta del Arrecife y venta de La Parrilla; el primero alusivo a encontrarse junto al arrecife o camino real y el segundo a la dehesa próxima del mismo nombre.

y a su subdelegado de que se había decidido mudar de nuevo la posta a la venta de La Parrilla. Un traslado que, aunque manifestaron que lo respetaban, no dejaba de sorprender a los gobernantes de las nuevas colonias pues sospechaban que detrás de todo estaban los manejos del arrendador de la posta, al que convenía esa decisión<sup>36</sup>.

Tabla 3  
 Paradas de postas a su paso por las Nuevas Poblaciones de Andalucía<sup>37</sup>

1761	1771 y 1775	1785, 1794, 1804 y 1830
Córdoba	Córdoba	Córdoba
Venta del Arrecife	La Carlota	Venta de Mangonegro
Écija	Écija	La Carlota
Fuentes	Fuentes	Écija
Carmona	Carmona	La Luisiana
		Venta de La Portuguesa
		Carmona

Desconocemos si se hizo efectivo este traslado a la Venta de la Parrilla<sup>38</sup> pero, de haberse producido, no duró demasiado pues en 1784<sup>39</sup> la encontramos de nuevo en La Carlota y la propia venta, solo tres años después, se mostraba al

36. AHN, *Inquisición*, leg. 3607, s.f.

37. RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, P.: *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno, que contiene también: I. Las leyes y privilegios con que se gobiernan en España las Postas desde su establecimiento, II. Y una noticia de las especies corrientes de moneda extranjera, reducidas a la de España, con los precios a los que se pagan las postas en los varios payses*. Madrid, Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761, p. 15; ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Dirección general de cartas en forma de Diccionario*. Madrid, En la Oficina de Pantaleón Aznar, 1775, mapa; ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1785*. Madrid, En la Oficina de Hilario Santos, 1785, p. 44; ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1794*. Madrid, Por Manuel González, 1794, p. 59; ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1804*. Madrid, Imprenta Real, 1804, p. 56; CABANES, F.X. de.: *Guía General de Correos, Postas y Caminos del Reino de España con un mapa itinerario de la Península*. Madrid, Imprenta de D. Miguel de Burgos, 1830, p. 104.

38. Aunque en 1775 sabemos que estaba en La Carlota (ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Dirección general de cartas en forma de Diccionario*. Madrid, En la Oficina de Pantaleón Aznar, 1775, mapa), desconocemos si la información que tenemos de ese año se recabó con anterioridad al posible traslado.

39. Archivo Histórico Provincial de Córdoba [en adelante AHPCO], *Protocolos de Córdoba*, leg. 16418P, ff. 185r-188v. En este documento no se menciona que en los años anteriores tuviera otra ubicación diferente al núcleo urbano de La Carlota, circunstancia que se consignaba habitualmente cuando no era la misma.

viajero casi arruinada<sup>40</sup>. Es precisamente en ese año 1784 cuando constatamos, en el contexto de una decisión gubernamental, como ya indicábamos al tratar el caso de las colonias de Sierra Morena, una reorganización del itinerario de postas entre Córdoba y Carmona, conducente tanto a reducir las distancias entre ellas como a ofrecer mejores prestaciones, el cual permanecerá sin cambios durante las siguientes décadas. Entre Córdoba y Écija, la de La Parrilla se ubicó definitivamente en La Carlota, apareciendo una nueva a medio camino entre Córdoba y esta nueva población en la Venta de Mangonegro. Por su parte, entre Écija y Carmona, la de Fuentes dejaba paso a dos distintas situadas una en La Luisiana y otra en la Venta de la Portuguesa<sup>41</sup>.

Una reorganización que, en la misma línea que ya hemos evidenciado en el caso de las colonias de Sierra Morena, vino acompañada de una mejora en el ámbito que estudiamos en el itinerario comprendido entre Córdoba y Carmona. Para el transporte del correo ordinario se fijó que se recorrieran cada legua en tres cuartos de hora (en 3 horas 4 leguas), y en el caso de los que iban corriendo la posta la velocidad fue levemente mayor, de una legua y media cada hora (en 3 horas 4,5 leguas). En todas las postas que tenían su recorrido por la actual provincia de Córdoba y por la de Sevilla hasta Carmona, el arrendamiento anual era de 10.400 reales, con obligación de mantener cuatro mulas para las berlinas y otros cuatro caballos para la posta a la ligera. Aún más, en el caso de la de Écija ya rondaría en 1784 por la cabeza de Itúrbide que pronto se necesitaría más equipamiento, de ahí que se indicase que si a la Renta de Correos le interesara mantener un carro con su toldo para conducir valijas y una silla de postas para los que la corrieran, los aprontaría y remitiría descontándose al maestro a un tanto por año del arriendo<sup>42</sup>.

El precio fijado para los arriendos se mantuvo constante en los siguientes contratos firmados hasta, al menos, los primeros años del siglo XIX en esos 10.400 reales anuales. A pesar del deseo de establecer velocidades constantes en el recorrido, el estado del camino, que aún no había sido completamente reparado en todos sus tramos, lo haría imposible. En este sentido, sabemos que en 1797 se fija la velocidad en dos horas para dos leguas y media entre Córdoba y Casablanca y en dos horas y

40. Biblioteca Nacional de España [en adelante BNE], ms. 7294, f. 398r.

41. Parece que esta reorganización de las postas, tendente a reducir la distancia entre ellas a tres leguas o menos, no fue el resultado de un plan global de Joaquín de Itúrbide. Prueba de ello parece ser el hecho de que cuando se arriendan el 17 de febrero de 1784 las postas de El Carpio, Casablanca y Córdoba se manifestó que Itúrbide no ha determinado aún si la posta situada entre Córdoba y La Carlota estaría en Mangonegro o en Villarealejo; algo que solo dos días más tarde ya aparece resuelto a favor de la primera opción (AHPCO, *Protocolos de Córdoba*, leg. 16418P, ff. 237r-240v y 185r-188v).

42. AHPCO, *Protocolos de Córdoba*, leg. 16418P, ff. 181r-184r.

media para tres leguas entre Córdoba y Mangonegro<sup>43</sup>. Del mismo modo, también habría cambios en el número de caballerías y equipamiento en los siguientes arrendamientos. En el de la posta de Écija de 1791, aunque se adjudica por 10.400 reales, el maestro debía mantener diez caballerías mayores (cinco mulares y cinco caballares) ágiles y de buena disposición y con todos los arreos necesarios; las cuales atenderían las cuatro expediciones semanales (dos a La Carlota y otras dos a La Luisiana) de las correspondencias del correo general y a los extraordinarios y las personas que viajasen en sillas de cuatro ruedas haciendo las postas. Asimismo, estaba obligado a mantener dos birloches, de cuatro ruedas cada uno, bien pertrechados; y también un carro para conducción de valijas<sup>44</sup>. Unas condiciones que se modificaron en el siguiente contrato, firmado con el mismo individuo, con miras a mejorar lo previamente acordado especialmente en lo que tenía que ver con la velocidad en el traslado de las valijas. En este sentido, el arrendador debía mantener dos postillones de, al menos, dieciocho años y el traslado de las valijas del correo general a las postas de La Carlota debía hacerse en tres horas, y al de La Luisiana en dos horas y cuarto. Además, para los correos que condujeran la correspondencia semanal y ordinaria se tendrían preparados los caballos y postillones necesarios, al menos, un cuarto de hora antes<sup>45</sup>. En lo que respecta a los postillones, se mantendrá inmutable la cifra de dos por cada parada de postas; aunque en los siguientes contratos se permitirá al arrendador o arrendadores de éstas actuar no solo como maestros sino también simultáneamente como postillones.

Bien entrado ya el siglo XIX, estas mejoras graduales eran muy evidentes. A modo de ejemplo, en 1822 se estableció el llamado «correr de la diligencia» entre Madrid y Sevilla<sup>46</sup> y en 1829 se obligaba al arrendador de la situada en La Carlota a tener siempre disponibles veinticuatro caballerías (doce para los correos y doce para las diligencias), debiéndose recorrer cada legua en el traslado del correo en media hora en horario diurno y en cuarenta y cinco minutos en horario nocturno<sup>47</sup>. Esto

43. AHPCO, *Protocolos de Córdoba*, leg. 8863P, ff. 494r-496v.

44. Archivo Municipal de Écija [en adelante AME], *Protocolos de Écija*, Escribano Joaquín Antonio de Molina, leg. 3040, ff. 858r-863r. El arrendamiento comprendía desde el 1 de mayo de 1793 hasta el 30 de abril de 1796.

45. AME, *Protocolos de Écija*, Escribano Joaquín Antonio de Molina, leg. 3082, ff. 141r-148r. El arrendamiento comprendía desde el 1 de mayo de 1796 hasta el 30 de junio de 1797 y fue fijado, al igual que el anterior, en 10.400 reales anuales.

46. JURADO SÁNCHEZ, J.: «La red postal de Andalucía en el siglo XVIII». En BAHAMONDE MAGRO, A.; MARTÍNEZ LORENTE, G.; y OTERO CARVAJAL, L.E. (eds.): *Las comunicaciones entre Europa y América (1500-1993)*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1995, pp. 103.

47. Archivo Notarial de Posadas [en adelante ANPO], *Protocolos de La Carlota*, prot. 901, ff. 312r-319r.



cierto es que la documentación manejada, lamentablemente muy mermada por el complejo devenir del archivo de la Intendencia después de 1835, apunta a que éstas se limitarían a labores de colaboración y de mantenimiento de la seguridad por donde transitaba. Era la Dirección General de Correos la que procedía a arrendar las paradas, firmando un contrato con los arrendadores en virtud del cual estos adquirirían una serie de obligaciones y aquella se comprometía a abonar una cantidad al arrendador. No podía faltar, pues, entre las condiciones de los contratos, la obligación de permitir en cualquier momento visitas de inspección para verificar el cumplimiento de lo acordado.

De este modo, aunque fuera una actividad que se prestaba en el territorio de su influencia, los intendentes de las Nuevas Poblaciones tuvieron sus atribuciones acotadas a temas de mantenimiento de normalidad y seguridad en las actividades que se desarrollaban. Es por ello por lo que cada arrendamiento implicaba la obligación de presentar en la Intendencia el correspondiente título de arrendador para que ésta tuviera el necesario conocimiento de quiénes regentaban estos establecimientos. Por otro lado, los frecuentes viajes de los postillones de unas paradas a otras también requerían que las autoridades neopoblacionales tuvieran constancia oficial de sus identidades, por lo que se confeccionaban cuadernos anuales con los que se podía verificar que los postillones en activo eran los que efectivamente habían sido designados por alguno de los maestros.

#### 4.1. *Los maestros de postas en las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena*

Habida cuenta de que las postas tenían amplia autonomía dentro de la jurisdicción de las nuevas colonias, sus autoridades gubernativas estuvieron muy atentas siempre a conocer siempre quiénes trabajaban para él, cuáles eran sus derechos y obligaciones y qué privilegios disfrutaban. Los nombramientos de maestros de postas<sup>49</sup> eran expedidos por la Dirección de Correos, Postas y Estafetas de España,

---

Real Renta de Correos y no al intendente de las Nuevas Poblaciones (AHPCO, *Protocolos de Córdoba*, leg. 10664P, ff. 196r-198r). En cambio, en 1816 el intendente Pedro Polo de Alcocer aparece nuevamente con las atribuciones de «subdelegado de las Reales Rentas de Correos» (AMLC, leg. 1.1.2.1. *Libro que se forma en este año de 1816 para rellenar los postillones de las paradas de postas establecidos en estas Poblaciones*).

49. Disponemos del traslado de dos de estos nombramientos. El primero fue expedido en Madrid el 28 de noviembre de 1803 a favor de Francisco Tarazaga, el menor, por Manuel de Revilla y Lucas Palomeque, jueces y directores generales de Correos, Postas, Estafetas de España e Indias, Caminos y ministros de la Suprema Real Junta de Apelaciones de sus Juzgados, para que se ocupase de la parada de postas de La Carolina; de este título se tomó razón en la Intendencia de las Nuevas Poblaciones el 12 de enero de 1804. En cuanto al segundo nombramiento, fue expedido en Madrid el 8 de agosto de 1814 a favor de Justo Noguera por Fernando de la Serna y Lucas Palomeque, jueces directores generales de Correos, Caminos y

por lo que su contenido coincidía con el habitual en este tipo de documentos. Como dependientes de las Rentas de Correos gozaban de un fuero especial mientras que ejercieran este oficio<sup>50</sup>, estando obligados a mantener el número de caballos, postillones y aperos que se estipularan en el contrato para su parada, así como los designados con posterioridad para los viajes ordinarios y extraordinarios que transitaran por ella. Quedaban exentos de cargas concejiles, cobranza de padrones, repartimientos de trigo o cebada, de ser incluidos en los repartimientos de cuarteles y alistamientos como soldados y de la obligación de alojamiento en caso de guerra tanto de infantería como de caballería. Una exención que se hacía extensiva a los tributos de paso por cualquier lugar del reino siempre que su desplazamiento fuera bajo el servicio del rey.

Además, sus caballerías y sus carros no podían ser embargados, aunque fuera para servir a intereses reales, debiéndosele proporcionar el cereal para su alimentación al precio corriente. Estos animales tenían permitido pacer, guardando los frutos vedados, en los baldíos y caminos de los pueblos tal y como lo realizaba el ganado de la mesta; teniendo preferencia frente a otros postores en aquellos casos en los que los pastos se arrendaran. En cualquier caso, el maestro sería responsable de cuantos daños y perjuicios causasen sus animales y de sus negligencias en la ocupación que tenía encomendada, castigándosele en proporción a esos daños.

El desempeño del oficio de maestro era compatible con el ejercicio de otros empleos, aunque para todo lo relacionado con estos últimos quedaba sujeto a la justicia e impuestos ordinarios que se les aplicaban habitualmente; lo cual les permitía regentar posadas o mesones<sup>51</sup>, al igual que poseer cualquier granjería de las autorizadas a los vecinos de los pueblos donde estuvieran vecindados. En cualquier caso,

---

Postas, y de la renta de Estafetas de España e Indias con sus agregados, para que se ocupase de la de Guarromán —agregada entonces a la principal de Andújar—; de este título se tomó razón en La Carolina el 17 de agosto de ese mismo año (AMLC, leg. 1.1.1.7).

50. Destaca en este sentido el real decreto de 20 de diciembre de 1776, que establecería la Real Junta de Correos y Postas de España y de las Indias. A este nuevo organismo se le encomendó privativamente el conocimiento de las apelaciones y demás recursos que ocurrieran en el ámbito de su jurisdicción. Según este decreto todos los empleados en la renta de correos debían gozar de fuero pasivo. Esto determinaba que estaban protegidos, exceptuando los asuntos criminales, en las incidencias de tumultos, conmoción popular, desacato a los magistrados, quebrantamientos de bandos de policía, las causas de contrabando y los fraudes que corrían contra otras rentas; y en lo civil, en los pleitos de cuentas, particiones, concursos de acreedores, juicios posesorios de bienes pertenecientes a vínculos, aniversarios, patronatos de legos y otras disposiciones de trazo perpetuo y sucesivo. Igualmente, contaban de protección en el caso de juicios ejecutivos procedentes de créditos a favor de los artesanos jornaleros, criados, alquileres y demás alimenticios; y para ser citados como testigos debía tenerse autorización previa de sus superiores.

51. En este sentido, y a modo de ejemplo, nos consta que el maestro de postas de la de Santa Elena entre 1771 y 1774 era el encargado de la posada de esta colonia; circunstancia que

se les indicaba que no podrían desatender sus funciones por ninguna otra actividad o empleo. Esta posibilidad de tener otras ocupaciones sería especialmente útil en las localidades de pequeño tamaño, donde las infraestructuras no eran muchas y se tendería a concentrar actividades en los mismos inmuebles.

Finalmente, era atribución del maestro el nombramiento de los postillones, estando bajo su responsabilidad el correcto desarrollo de sus labores. Esta decisión, al igual que la de sus destituciones, para que tuviera validez y pudieran gozar estos del «fuero de la Renta», debía comunicarse a las autoridades locales; siendo necesario, para evitar fraudes, que los postillones estuvieran anotados como tales en los registros correspondientes, al menos, quince días antes de las órdenes de levas o quintas. En caso contrario, no podrían disfrutar de la exención que les garantizaba el referido fuero especial. En cuanto al ejercicio de sus funciones, tanto los maestros como sus postillones tenían autorizado el uso de armas prohibidas para la defensa de las personas y de las valijas, aunque en el caso concreto de los postillones estaban obligados a entregar dichas armas al finalizar cada viaje.

#### 4.2. *Los postillones*

Al igual que los maestros, la designación de postillones debía ser notificada también a las autoridades locales. Su nombramiento<sup>52</sup>, como el de aquellos, estaba normalizado y debía emitirse en papel sellado<sup>53</sup>. En virtud de las atribuciones que le confería el capítulo quinto, título dieciséis, de la Real Ordenanza General de Correos y las del propio título de su cargo, correspondía a cada maestro de postas la emisión de estos nombramientos. Tanto su elección como su cese eran cuestiones en las que podían actuar con libertad, siempre con miras a cumplir del mejor modo posible las obligaciones contraídas en el contrato de arrendamiento.

La comunicación a las autoridades de estos nombramientos no atañía a los beneficiarios si no a los maestros. Eran ellos quienes debían presentar los títulos para

---

se aprovecharía para que la parada de postas dispusiera de cuanto necesitaba (AHPJ, *Protocolos de La Carolina*, Escribano Manuel de Aguilar, leg. 6190, año 1770, f. 41r).

52. Para realizar una aproximación a la figura del postillón nos hemos valido de un documento impreso (carente de fecha y titulado «Minuta que ha de servir a los Maestros de Postas para extender en papel sellado los nombramientos a los Postillones que admitan para el servicio de sus paradas») que encabeza el registro más antiguo conservado en nuestros días de la administración neopoblacional para tomar razón de la identidad de dichos postillones en el partido de Sierra Morena (AMLC, leg. 1.1.2.1. *Libro que se forma en este año de 1816 para rellenar los postillones de las paradas de postas establecidos en estas Poblaciones*).

53. Este requisito no se cumplía en las Nueva Poblaciones de Sierra Morena. El Fuero de población de 1767 eximía del uso del papel sellado en este partido territorial, por lo que estos nombramientos se extendían en papel común siendo igualmente válidos.

que quedara constancia oficial de sus datos y de la fecha de toma de posesión. En el caso que aquí nos ocupa, la escribanía de la Intendencia de las Nuevas Poblaciones, una vez tomada razón, procedía además a elaborar unos libros anuales donde se anotaban todos los nombramientos realizados en los puntos situados dentro de su jurisdicción.

El contenido de los títulos de postillón solía ser similar en todo el país, recogiendo habitualmente los mismos datos: nombre, vecindad, estado civil, parada de postas a la que estaba adscrito y causa por la que se le nombraba (fallecimiento, despido o marcha voluntaria del postillón al que sustituía). Además, siempre se dejaba constancia de que este empleo otorgaba al individuo el fuero y las exenciones de la ordenanza de Correos<sup>54</sup>. Ahora bien, en el caso concreto de las nuevas colonias de Sierra Morena, en esos libros de registro se consignaban algunos datos más, probablemente para que no hubiera margen para dudas o confusión entre individuos con el mismo nombre y apellidos; concretamente, se procedía a anotar nombre, filiación familiar, lugar de nacimiento, estado civil, edad y descripción física.

Lamentablemente carecemos de series temporales amplias que nos permitan realizar un análisis exhaustivo de este empleo. Aunque la referida Real Ordenanza General de Correos establecía la obligación de inscribir los nombramientos, parece que no siempre se realizó esta labor adecuadamente; de ahí la real orden de 25 de diciembre de 1829, que dispuso la apertura de un nuevo libro en 1830<sup>55</sup> y en el que debían realizarse todas las anotaciones y filiaciones ya mencionadas de los postillones existentes en Guarromán, La Carolina, Santa Elena, Venta de Melocotones<sup>56</sup> y Almuradiel.

El análisis del contenido de los libros de nombramientos de postillones conservados para las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena, abiertos en 1816 y 1830, permite profundizar en algunas características de este colectivo profesional. Casi el cincuenta

54. Como ejemplo de la protección que dispensaba este fuero podemos mencionar el siguiente caso: el 27 de enero de 1826, la Real Administración de Correos en Andújar informaba al alcalde mayor de Bailén que el postillón Bernardo García había sido despedido de la casa de postas de Villanueva de la Reina, por lo que quedaba sujeto a la justicia ordinaria. El motivo fundamental para la adopción de esta decisión fue que este postillón, junto con otro llamado Francisco de Paula García, estaba siendo investigado en el juzgado de Bailén por «las heridas con arma de fuego dadas a Manuel Soriano, de esta vecindad, la madrugada del día 18 de octubre de 1825 en el sitio de la cuesta de Pedro Cobo, camino real de Andújar, termino de Villanueva de la Reina al tiempo de salir a robar el coche de la diligencia» (AMLC, *Expedientes Penales*, leg. 2.3.12. 1825-1826).

55. AMLC, leg. 1.1.2.1. *Año de 1830. Matrícula y filiaciones de los postillones de las paradas de postas del término de estas Poblaciones de Sierra Morena*.

56. Como puede apreciarse, en este momento la documentación local constata el cambio de la parada localizada en la Venta de Cárdenas a otra venta que se situaba en las proximidades (término de Almuradiel) y que era conocida como «de Melocotones».

por ciento de los designados eran naturales de la localidad manchega de El Viso del Marqués, hecho que, puesto en conexión con la realidad de que también algunos maestros de postas tuvieron este origen, nos muestra cómo algunos vecinos de los pueblos limítrofes a las nuevas colonias desarrollaban sus actividades profesionales en ellas, quizá buscando alguno de los beneficios que otorgaba el Fuero de las Nuevas Poblaciones. Asimismo, podemos comprobar no solo que era común la relación familiar directa entre el maestro y algunos de los postillones que dependían de él (hijos, sobrinos, hermanos, etc.) sino también entre diferentes postas, como ocurría con las de Santa Elena y Guarromán, lo que nos sugiere la especialización de algunas familias en el desempeño de estas actividades.

En cuanto a la edad de los postillones, el análisis del periodo comprendido entre 1816 y 1834 nos permite concluir que la media estaba en torno a los 23 años. Estos empleados, por tanto, eran jóvenes en edades de alistamiento militar. Como ya hemos manifestado anteriormente, tanto los maestros como sus postillones estaban exentos de participar en reclutas militares<sup>57</sup>, una circunstancia que debió de hacer muy atractivos estos desempeños en épocas de mayor conflictividad. No obstante, en el ámbito jurisdiccional de las Nuevas Poblaciones esta exención era general para todos sus colonos a fin de que se dedicasen a sus labores agrarias; circunstancia que animaba a los vecinos de pueblos cercanos a intentar colocar en ellas como colonos a sus familiares jóvenes para así eximirlos de ser reclutados. Conscientes las autoridades neopoblacionales de estas estrategias, no serían muchos los que lograran este propósito (especialmente por el requisito de tener que ser propietarios y estar vecindados en las colonias); por lo que, probablemente, la opción de emplearlos como postillones sería un procedimiento más fácil y accesible para algunas de esas familias.

## 5. CONCLUSIONES

El análisis realizado en los apartados anteriores acerca de la influencia que tuvo el establecimiento de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía en el itinerario de postas que comunicaba Madrid con Cádiz nos ha permitido profundizar en su conocimiento. La puesta en marcha de esta experiencia de colonización agraria facilitó una reforma en el itinerario de postas desde Madrid a Cádiz que abandonó, a partir de 1771, el antiguo recorrido y se ajustó al camino real abierto una década

57. MARTÍNEZ LORENTE, G.: «El sistema postal en la España del siglo XVIII, 1700-1833». En BAHAMONDE MAGRO, A.; MARTÍNEZ LORENTE, G.; y OTERO CARVAJAL, L.E. (eds.): *Las comunicaciones en la construcción del Estado Contemporáneo en España: 1700-1936. El correo, el telégrafo y el teléfono*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993, p. 35.

atrás. En este sentido, el director general de Correos, Joaquín de Itúrbide, procedió a fijar una serie de paradas de postas a finales del año 1770, determinando cuál sería el importe recibido por sus arrendadores, sus obligaciones y la dotación de todas ellas. Decisión facilitada también por la apertura de un nuevo camino por orden del superintendente Pablo de Olavide que hacía posible evitar el Puerto del Rey para cruzar Sierra Morena.

Un itinerario que no se vio libre de ajustes posteriores, especialmente como consecuencia de la apertura del nuevo paso de Despeñaperros. Las postas vinculadas al camino de Olavide (Venta de las Virtudes, Aldeaquemada) dejaron paso a las fijadas en el nuevo itinerario, donde la Dirección General de Correos manejó un frustrado proyecto de concentrar varios servicios en el mismo lugar. Se pretendía levantar en el sitio de Las Correderas (Santa Elena) nuevos edificios para una posada, casa de postas y el portazgo. El proyecto no se llevó a término, pero la parada de postas se mantuvo durante algún tiempo en ese lugar de Las Correderas hasta que, ya en el siglo XIX, volvió al núcleo urbano principal de Santa Elena. En lo que respecta a las Nuevas Poblaciones de Andalucía, aunque el itinerario de postas discurría por la carretera nacional en torno a la que fueron establecidas a partir de 1768, debieron pasar algunos años para que se emprendiese, ya en los años ochenta del siglo XVIII, una reforma profunda de las postas en esa zona con la creación de nuevos puntos para detenerse y la mejora de su equipamiento.

Del mismo modo, este trabajo también ha hecho posible una aproximación, en el territorio analizado, a la dotación que el gobierno consideraba necesaria en cada parada de postas para ofrecer las mejores prestaciones. Nos hemos acercado al servicio en sí, a los tiempos en los transportes, al coste del arriendo y a cuál era la dotación en medios materiales, animales y humanos en esas postas en las últimas décadas del Siglo de las Luces, aunque sin renunciar a mostrar algunos rasgos del primer tercio de la siguiente centuria. Asimismo, hemos aclarado qué conocimiento y capacidad de intervención tenía la Intendencia de las Nuevas Poblaciones, pues las postas disfrutaban de un fuero especial que se aplicaba a sus empleados. Unas funciones eminentemente de colaboración con la Dirección General de Correos para que esta actividad se desarrollara sin contratiempos, y que exigían tener constancia de quiénes desempeñaban los empleos de maestro de postas y de postillón dentro de su jurisdicción. Información de gran interés para conocer cuáles eran sus derechos, deberes e incluso algunos rasgos sociológicos.

En suma, todo lo plasmado en esta investigación nos ha permitido llegar al convencimiento de que el gobierno español desarrolló, a partir del reinado de Carlos III, diversas e importantes medidas para una mejora efectiva en el itinerario de correos que unía Madrid con Cádiz; novedades que facilitaron, en gran medida, las impulsadas durante el siglo XIX tanto en esa ruta como en las restantes.

## 6. BIBLIOGRAFÍA

- ALCÁZAR MOLINA, C.: *Las colonias alemanas de Sierra Morena*. Murcia, Universidad de Murcia, 1930.
- Anales de las Ordenanzas de Correos de España. Tomo I (1761-1792)*. Madrid, Imprenta Central a cargo de Víctor Saiz, 1879.
- DIAGO HERNANDO, M. y LADERO QUESADA, M. Á., «Caminos y ciudades en España de la Edad Media al siglo XVIII», *En la España Medieval*, 32, 2009, p. 347-382.
- DE CABANES, F. X.: *Guía general de correos, postas y caminos del reino de España con un mapa itinerario de la Península*. Madrid, Imprenta de don Miguel de Burgos, 1830.
- FRAX, E. y MADRAZO, S.: «El transporte por carretera, siglos XVIII-XX», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 1, 2001, pp. 31-53.
- ESCRIBANO, J.M.: *Itinerario Español, o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España. Y para ir de unas ciudades a otras; y a algunas cortes de la Europa*. Madrid, En la Imprenta de Miguel Escribano, 2ª edición, 1760.
- ESCRIBANO, J.M.: *Itinerario Español, o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más principales de España. Y para ir de unas ciudades a otras; y a algunas cortes de Europa*. Madrid, En la Imprenta de Miguel Escribano, 3ª edición, 1775.
- ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Dirección general de cartas en forma de Diccionario*. Madrid, En la Oficina de Pantaleón Aznar, 1775.
- ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1785*. Madrid, En la Oficina de Hilario Santos, 1785.
- ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1794*. Madrid, Por Manuel González, 1794.
- ESPINALT Y GARCÍA, B.: *Guía general de postas y travesías de España para este presente año de 1804*. Madrid, Imprenta Real, 1804.
- FERNÁNDEZ DE MESA, T.M.: *Tratado legal y político de caminos públicos y possadas. Dividido en dos partes. La una, en que se habla de los caminos; y la otra, de las possadas y cómo anexo, de los correos y postas, así públicas como privadas, donde se incluye el reglamento general de aquellas expedido en 23 de Abril de 1720*. Valencia, Por Joseph Thomás Lucas, 1755.
- GARCÍA CANO, M<sup>a</sup>.I.: *El gran proyecto ilustrado de Carlos III y Olavide. Las Nuevas Poblaciones de Andalucía (1768-1835)*. Córdoba, Diputación de Córdoba, 2013.
- HAMER FLORES, A.: *La Intendencia de las Nuevas Poblaciones de Sierra Morena y Andalucía (1784-1835). Gobierno y administración de un territorio foral a fines de la Edad Moderna*. Córdoba, Universidad de Córdoba, 2009.
- Instrucción provisional para los que viajen en sillas o berlinas de ruedas en la carretera general de ida y vuelta de Madrid a Cádiz*. Madrid, Imprenta Real, 1785.
- JURADO SÁNCHEZ, J.: *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba, 1988.

- JURADO SÁNCHEZ, J.: «La carretera de Madrid a Cádiz y la repoblación itineraria del siglo XVIII». En AVILÉS FERNÁNDEZ, M. y SENA MEDINA, G. (eds.): *Nuevas Poblaciones en la España Moderna*. Córdoba, UNED, 1991, pp. 81-96.
- JURADO SÁNCHEZ, J.: «La red postal de Andalucía en el siglo XVIII». En BAHAMONDE MAGRO, A.; MARTÍNEZ LORENTE, G.; y OTERO CARVAJAL, L.E. (eds.): *Las comunicaciones entre Europa y América (1500-1993)*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1995, pp. 99-112.
- MADRAZO, S.: *Sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid, Ediciones Turner, 1984, 2 vols.
- MARTÍNEZ LORENTE, G.: «El sistema postal en la España del siglo XVIII, 1700-1833». En BAHAMONDE MAGRO, A.; MARTÍNEZ LORENTE, G.; y OTERO CARVAJAL, L.E. (eds.): *Las comunicaciones en la construcción del Estado Contemporáneo en España: 1700-1936. El correo, el telégrafo y el teléfono*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, 1993, pp. 25-66.
- MENÉNDEZ MARTÍNEZ, J.M.<sup>a</sup> y GIL GARCÍA, M.<sup>a</sup>M. (dirs.): *El camino de Andalucía. Itinerarios históricos entre la Meseta y el Valle del Guadalquivir*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.
- RODRÍGUEZ DE CAMPOMANES, P.: *Itinerario de las carreras de posta de dentro y fuera del Reyno, que contiene también: I. Las leyes y privilegios con que se gobiernan en España las Postas desde su establecimiento, II. Y una noticia de las especies corrientes de moneda extrangera, reducidas a la de España, con los precios a los que se pagan las postas en los varios payses*. Madrid, Imprenta de Antonio Pérez de Soto, 1761.
- ROLL GRANDE, M.: «Ventas y caminos en el entorno de Despeñaperros: vertiente Norte de Sierra Morena». En LÓPEZ CORDERO, J.A. (coord.): *I Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería*. Jaén, Archivo Histórico Diocesano de Jaén, 2013, 13 pp.
- SÁNCHEZ-BATALLA MARTÍNEZ, C.: *La Carolina en el entorno de sus colonias gemelas y antiguas poblaciones de Sierra Morena. Prehistoria a 1835*. Jaén, Caja Rural de Jaén, 1998-2003, 4 vols.
- SEGURA GRAÍÑO, Cristina (ed): *Tomás López. Diccionario Geográfico de Andalucía: Córdoba*. Córdoba, Diputación Provincial de Córdoba, 2008.
- SENA MEDINA, G. y RUIZ GONZÁLEZ, J.E.: «Carlos Lemaur y el camino de Despeñaperros». En AVILÉS FERNÁNDEZ, M. y SENA MEDINA, G. (eds.): *Carlos III y las Nuevas Poblaciones*. Córdoba, Universidad de Córdoba, 1988, I, pp. 23-42.
- URIOL SALCEDO, J.I.: «Apuntes para una historia del transporte en España. Los viajes por la posta en el siglo XVIII y en los primeros años del siglo XIX», *Revista de Obras Públicas*, 3151, 1977, pp. 837-856.

